Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5579**

16. Wahlperiode 11. 06. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/5465 –

Umsetzung des europäischen Eisenbahnrechts

Vorbemerkung der Bundesregierung

Im Eisenbahnwesen sind in den vergangenen Jahren eine Fülle von Rechtsvorschriften auf europäischer Ebene in Kraft getreten, die je nach ihrer Art einer nationalen Umsetzung innerhalb jeweils festgesetzter Fristen bedürfen oder unmittelbare Anwendung finden. Gegenstand der vorliegenden Kleinen Anfrage ist vor allem das sogenannte zweite Eisenbahnpaket unter anderem mit der „Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“ und insbesondere der „Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“)“. Diese Sicherheitsrichtlinie bildet einen organisatorischen Rahmen um die der technischen Harmonisierung dienenden Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG und formuliert einheitliche Organisationsstrukturen, die den künftig europaweit agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen durch harmonisierte Bedingungen den Zugang zu neuen Märkten erleichtern sollen. Gleichzeitig werden Regelungen für das Zusammenwirken zwischen den Eisenbahnen und den Aufsichtsbehörden sowie den Unfalluntersuchungsstellen normiert. Mit dem Ziel, das ohnehin schon hohe Sicherheitsniveau der Eisenbahnen in den einzelnen Mitgliedstaaten einander anzunähern und möglicherweise noch anzuheben, enthält die Sicherheitsrichtlinie außerdem noch Bestimmungen über eine enger abgestimmte internationale Zusammenarbeit.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 7. Juni 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Bezogen auf das deutsche Eisenbahnsystem ist festzustellen, dass sich die Forderungen der Sicherheitsrichtlinie bereits in der Aufgabenstruktur des Eisenbahn-Bundesamtes als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit Sitz im Ausland im Rahmen der Eisenbahnstrukturreform von 1993/1994 – zumindest weitgehend – wiederfinden. Dem Eisenbahn-Bundesamt oblagen bereits viele Aufgaben, die die Sicherheitsrichtlinie der Sicherheitsbehörde eines Mitgliedstaates zuweist. Auch die Unfalluntersuchung als Ursachenforschung zur künftigen Unfallprävention ist seit Anbeginn eine Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes. Sie muss künftig nach der Sicherheitsrichtlinie von einer – auch von der Sicherheitsbehörde – unabhängigen Stelle wahrgenommen werden. Bei den Beratungen zur Abstimmung der Sicherheitsrichtlinie sind folglich auch die bis dato vorliegenden Erfahrungen des Eisenbahn-Bundesamtes mit eingebracht worden.

Obwohl viele Strukturen der Sicherheitsrichtlinie in Deutschland bereits realisiert waren, konnte die formale Umsetzung auf Grund einer Fülle an Detailproblemen sowie wegen der durch die Verfassung zwischen Bund und Ländern aufgeteilten Zuständigkeit für das Eisenbahnwesen nicht fristgerecht erfolgen.

Die Sicherheitsrichtlinie wird in zwei Stufen umgesetzt. Die erste Stufe umfasst alle diejenigen Bestimmungen, die einer gesetzlichen Regelung bedürfen. Diese Stufe ist bereits vollzogen mit dem Fünften Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2007 (BGBl I S. 522). Basierend auf den darin enthaltenen Ermächtigungen steht die zweite Stufe der Umsetzung durch die Zweite Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften als Mantelverordnung kurz vor dem Abschluss. Dieser Verordnung hat der Bundesrat bereits am 11. Mai 2007 zugestimmt, und sie wartet aus rechtsförmlichen Abhängigkeiten auf die Veröffentlichung und ihr Inkrafttreten.

Die Mantelverordnung beinhaltet eine Verordnung über die Interoperabiliät des Transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV), eine Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV), eine Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV) sowie Änderungen der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV), der Eisenbahnbetriebsleiterprüfungsverordnung (EBPV), der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung (EBZugV) sowie der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

1. Welche europäischen Rechtsvorschriften waren seit dem Jahr 2000 in nationales Recht umzusetzen, und durch welche Rechtsakte ist dies geschehen?

Entsprechend der Überschrift begrenzen sich die folgenden Antworten auf die Umsetzung des europäischen Eisenbahnrechts.

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. April 2005 wurden die Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 in deutsches Recht umgesetzt.

Die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems wurde teilweise durch die Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems vom 9. Juni 2005 umgesetzt.

Die Richtlinie 2004/50/EG wurde teilweise durch das 1. Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 13. Dezember 2006 umgesetzt. Zur weiteren Umsetzung dieser Richtlinie sowie der Richtlinie 2004/49/EG wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2. Welche Vorschriften des europäischen Rechts sind noch nicht in nationales Recht umgesetzt worden?

Die Richtlinie 2005/47/EG des Rates der Europäischen Union vom 18. Juli 2005 ist bis zum 27. Juli 2008 umzusetzen, ein entsprechender Verordnungsentwurf wird zurzeit erarbeitet.

3. Ist die Umsetzung von europäischem Recht in das deutsche Recht seit dem Jahr 2000 von der EU-Kommission beanstandet worden, gab es insbesondere Verzögerungen und entsprechende Vertragsstrafenandrohungen?

In verschiedenen Fällen wurden seit dem Jahr 2000 Fristüberschreitungen bei der Umsetzung von europäischem Recht in das deutsche Recht von der EU-Kommission beanstandet.

Das wegen zeitlicher Verzögerung eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren zur Umsetzung der Richtlinie 2001/12/EG ff. wurde am 12. Oktober 2005 eingestellt.

Die EU-Kommission hat zudem Vertragsverletzungsverfahren bzgl. der nicht fristgerechten Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG bzw. 2004/50/EG eingeleitet.

4. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen, die sich für die Anpassung des nationalen Eisenbahnrechts infolge europäischer Rechtsvorschriften ergeben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Die Sicherheit des Eisenbahnwesens in Deutschland ist durch europäische Rechtsvorschriften nicht beeinflusst. Allerdings erwachsen aus der sogenannten Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG verschiedene organisatorische Anforderungen, wie beispielsweise die formelle Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems sowie die Einrichtung von nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen.

5. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen, die sich für die Anpassung des nationalen Eisenbahnrechts infolge europäischer Rechtsvorschriften ergeben in Bezug auf die Untersuchung von Eisenbahnunfällen?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Bereits seit 1998 werden Eisenbahnunfälle aufgrund der nationalen Regelungen prinzipiell mit Methoden und Verfahren untersucht, wie sie mit der Richtlinie 2004/49/EG verbindlich vorgeschrieben werden. Insofern ergeben sich keine wesentlichen Änderungen.

6. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen, die sich für die Anpassung des nationalen Eisenbahnrechts infolge europäischer Rechtsvorschriften ergeben in Bezug auf die Anforderungen am Eisenbahnbetriebsleiter?

Nach Auffassung der Bundesregierung erfüllt ein nach den bisherigen Rechtsvorschriften bestellter und bestätigter Eisenbahnbetriebsleiter in Deutschland alle fachlichen Anforderungen, die aus der Sicherheitsrichtlinie an das Sicherheitsmanagementsystem eines Eisenbahnunternehmens erwachsen. Somit sieht

sie die Forderungen der Sicherheitsrichtlinie an ein Sicherheitsmanagementsystem als erfüllt an, wenn und solange ein Eisenbahnunternehmen einen von der zuständigen Aufsichtbehörde bestätigten Eisenbahnbetriebsleiter bestellt hat. Zur Klarstellung werden in der Mantelverordnung in der EBV und der EBPV noch Anforderungen explizit angefügt, die allerdings implizit dort bereits verankert sind, weil sie Voraussetzungen für die Erfüllung anderer Verpflichtungen darstellen.

7. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen, die sich für die Anpassung des nationalen Eisenbahnrechts infolge europäischer Rechtsvorschriften ergeben in Bezug auf die Anforderungen an Eisenbahnunternehmer?

Keine. Alternativ zur Bestellung eines Eisenbahnbetriebsleiters wird jedoch im Rahmen der geänderten künftigen EBV die Möglichkeit eröffnet, die fachliche Kompetenz durch ein genehmigtes Sicherheitsmanagement nachzuweisen.

8. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Anforderungen, die sich für die Anpassung des nationalen Eisenbahnrechts infolge europäischer Rechtsvorschriften ergeben in Bezug auf die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems?

Ein Schwerpunkt der Umsetzung der Richtlinie 2004/50/EG betraf die Einrichtung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters beim Eisenbahn-Bundesamt durch das Erste Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 13. Dezember 2006. Ein Fahrzeugeinstellungsregister wurde bis dahin bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) geführt.

9. Welche Sicherheitsaspekte sind vom Anpassungsbedarf im deutschen Recht betroffen?

Auf die Vorbemerkung sowie die Antworten zu den Fragen 4 bis 6 wird verwiesen.

10. Hat sich nach Einschätzung der Bundesregierung der bisherige Rechtsrahmen zur Eisenbahnsicherheit als ausreichend erwiesen?

Ja

11. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung einen Weiterentwicklungsbedarf des nationalen Eisenbahnrechts in Bezug auf Sicherheitsaspekte, die im europäischen Recht nicht vorgegeben sind?

Nein

12. Hält die Bundesregierung die zukünftige Vorlage eines Sicherheitsberichtes durch Eisenbahnen für erforderlich, und wenn ja, welche inhaltlichen Anforderungen wird die Bundesregierung an solche Sicherheitsberichte stellen?

Die Vorlage eines Sicherheitsberichts durch Eisenbahnen ist in Artikel 9 Abs. 4 der Sicherheitsrichtlinie gefordert und wird durch die künftige Regelung des § 6 ESiV umgesetzt.

13. Sind in der Vergangenheit bereits Sicherheitsberichte durch Eisenbahnen vorgelegt worden?

Nein

14. Welches sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Sicherheitsaspekte im Eisenbahnwesen mit der höchsten praktischen Relevanz?

Die höchste praktische Relevanz ordnet die Bundesregierung der Sicherheitsbescheinigung als Grundlage für eine harmonisierte Zulassung international agierender Eisenbahnverkehrsunternehmen zu.

15. Welche Änderungen im Untersuchungsverfahren bei Eisenbahnunfällen ergeben sich im Vergleich des bisherigen nationalen Rechts in Deutschland mit den einschlägigen europäischen Vorschriften, die noch umgesetzt werden müssen?

In der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung werden künftig insbesondere Regelungen zur Erstellung von Untersuchungsberichten sowie zu Sicherheitsempfehlungen getroffen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

16. Welche Änderungen werden sich zukünftig bei der Zulassung von Fahrzeugbaureihen und Inbetriebnahmegenehmigungen der Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart ergeben?

Das Verfahren für die vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart wird künftig in § 7 der TEIV geregelt. Die Bauartzulassung wird erteilt, wenn dem geprüften Musterfahrzeug die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen wäre. Die Bauartzulassung ist auf eine Geltungsdauer von höchstens fünf Jahren zu befristen und kann auf Antrag verlängert werden.

Die bisherige Verwaltungspraxis wird hierdurch gesetzlich verankert und durch die längere Frist wird eine verlässlichere Vertrauensbasis für die Unternehmen geschaffen.

17. Welches werden die Kriterien und Voraussetzungen für vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge mit ausländischer Inbetriebnahmegenehmigung sein?

Die vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge mit ausländischer Inbetriebnahmegenehmigung richtet sich nach der künftigen Regelung des § 8 der TEIV. Hiernach erhalten Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat oder der Schweiz eine Sicherheitsbescheinigung erhalten haben und die Eisenbahnverkehrsleistungen in Deutschland erbringen wollen, eine vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung bei Nachweis, dass die Inbetriebnahme des Fahrzeuges die Eisenbahnsicherheit nicht beeinträchtigt, und bei Nachweis der technischen und betrieblichen Vereinbarkeit des Fahrzeuges mit den einschlägigen Betriebsbedingungen, insbesondere mit der Energieversorgung, der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, der Spurweite, dem Lichtraum, der Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke.

18. Gibt es bereits heute Regelwerke oder bilaterale Abkommen, nach denen die Inbetriebnahme für Fahrzeuge, die bereits im Ausland zugelassen sind, genehmigt wird?

Früher gab es bereits das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung (Cross-acceptance) für Waggons auf Basis der alten Eisenbahnverkehrsabkommen RIC (für Reisezugwagen) und RIV (für Güterwagen, inzwischen abgelöst durch entsprechende Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)). Für Triebfahrzeuge gibt es jedoch keine derartige Regelung. Auf diese wurde das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung (Cross-acceptance) erstmals erfolgreich bei der Zulassung der Hochgeschwindigkeitszüge für das Pilotprojekt Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) von Frankreich und Deutschland angewandt und war auch Gegenstand des deutsch-französischen „Protokolls betreffend den Einsatz der gegenseitigen Zulassungsverfahren der konventionellen Lokomotiven" vom 13. März 2006. Es soll nunmehr auch zwischen den Anrainerstaaten des Rhein-Korridors noch vor Inkrafttreten des neuen EU-Maßnahmenbündels, dessen Grundlage es bildet, vereinbart werden.

19. Welche Änderungen werden sich zukünftig in Bezug auf Umrüstung und Erneuerung von Schienenfahrzeugen bei der Genehmigung der Inbetriebnahme ergeben?

Die umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung eines strukturellen Teilsystems, die über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgeht, bedarf künftig auch für den Hochgeschwindigkeitsbereich einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 9 der TEIV. Hierfür ist ein Anzeigeverfahren vorgesehen.

20. Welche neuen Informationspflichten werden sich für Eisenbahnunternehmen in sicherheitsrelevanten Angelegenheiten zukünftig ergeben, und welche betrieblichen Sachverhalte sind davon betroffen?

Eine neue Informationspflicht stellt künftig insbesondere die Vorlage des jährlichen Sicherheitsberichts nach § 6 ESiV dar. Der Sicherheitsbericht muss insbesondere Angaben über gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb enthalten.

21. Wie viele regelspurige öffentliche Eisenbahnen gibt es in Deutschland?

Es gibt derzeit 128 Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die regelspurige Eisenbahnstrecken in Deutschland betreiben. Zudem gibt es derzeit 356 öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland.

22. Wie viele Netze des Regionalverkehrs, wie viele Regionalbahnen, und wie viele Betreiber von Serviceeinrichtungen gibt es in Deutschland?

Die Anzahl der Netze des Regionalverkehrs sowie der Regionalbahnen im Sinne der Neuregelungen des Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften steht bislang nicht abschließend fest. Die abschließende Festlegung erfolgt im Eisenbahnsicherheitsbeirat, der mit dem 5. Änderungsgesetz geschaffen wurde und dessen konstituierende Sitzung am 30. Mai 2007 stattfand.

Es gibt derzeit 48 Betreiber von Serviceeinrichtungen in Deutschland.

23. Versteht die Bundesregierung unter „Sicherheitsvorschriften“ im Sinne des AEG lediglich Rechtsvorschriften oder sind davon auch betriebliche Vorschriften wie beispielsweise technische Regelwerke erfasst, und wenn ja, um welche betrieblichen Regelwerke handelt es sich dabei?

Von den „Sicherheitsvorschriften“ sind auch betriebliche Vorschriften mit Drittwirkung erfasst. Die Regelwerke, die insbesondere die Betriebsführung regeln, betreffen zudem unter anderem die Bereiche Notfallmanagement/Brandschutz, Signalbuch, Züge fahren und rangieren, außergewöhnliche Sendungen, Betrieb auf Steilstrecken sowie die Bedienung von Zugbeeinflussungsanlagen und das Führen von Triebfahrzeugen.

24. Um welche inhaltlichen Kriterien handelt es sich bei den „gemeinsamen Sicherheitszielen“, die im europäischen Recht für das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitssystem Langer Tunnel oder ausschließliche Güterverkehrsstrecken gelten?

Die auf europäischer Ebene noch zu entwickelnden gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) werden sowohl individuelle Risiken (für Fahrgäste, Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern, Benutzer von Bahnübergängen, sonstige Personen und für Unbefugte auf Eisenbahnanlagen) als auch gesellschaftliche Risiken beschreiben.

25. Um welche Methoden handelt es sich bei den „gemeinsamen Sicherheitsmethoden“, welche betrieblichen Abläufe sind davon betroffen, und ist die Bundesregierung der Ansicht, dass diese Sicherheitsmethoden im europäischen Recht praxisgerecht formuliert sind?

Die auf europäischer Ebene noch zu entwickelnden gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) werden die Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden, darstellen.

26. Bis wann muss die Bundesregierung der EU-Kommission die in Deutschland anzuwendenden Sicherheitsvorschriften übermitteln?

Die Notifizierung ist mit Mitteilung vom 26. April 2006 erfolgt.

27. In welcher Weise ist die Bundesregierung bisher durch die öffentlichen Eisenbahnen über die von ihnen angewendeten Sicherheitsvorschriften informiert worden?

Die Bundesregierung ist bisher direkt durch die DB AG sowie durch Verbände über die von den öffentlichen Eisenbahnen angewendeten Sicherheitsvorschriften informiert worden.

28. Sind der Bundesregierung Beispiele für Sicherheitsvorschriften bekannt, die den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigen?

Nein

29. Welche wesentlichen Verfahrensschritte sieht das zukünftige EG-Beteiligungsverfahren bei der Einführung von neuen Sicherheitsvorschriften durch eine öffentliche Eisenbahn vor?

Der Mitgliedstaat legt der Kommission den Entwurf der Sicherheitsvorschrift mit den Gründen für deren Einführung zur Prüfung vor. Ist die Kommission insbesondere der Auffassung, dass der Entwurf der Sicherheitsvorschrift mit den Gemeinsamen Sicherheitsmethoden nicht vereinbar ist, so ergeht eine an den betreffenden Mitgliedstaat gerichtete Entscheidung.

Hat die Kommission ernsthafte Zweifel, insbesondere an der Vereinbarkeit des Entwurfs der Sicherheitsvorschrift mit den gemeinsamen Sicherheitszielen, so unterrichtet sie unverzüglich den betreffenden Mitgliedstaat, der die Annahme, das Inkrafttreten oder die Durchführung der Vorschrift aussetzt, bis nach dem in Artikel 27 Abs. 2 der Sicherheitsrichtlinie genannten Verfahren innerhalb von sechs Monaten eine Entscheidung ergangen ist.

30. Wie viele gefährliche Ereignisse gab es auf dem Schienennetz der Eisenbahn des Bundes seit 1994, und welches sind die wesentlichen Fallgruppen dieser gefährlichen Ereignisse?

Gefährliche Ereignisse sind dem Eisenbahn-Bundesamt nach Maßgabe der Anweisung des Eisenbahn-Bundesamtes „Gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb melden, untersuchen und berichten“ vom 15. November 1999 zu melden.

Die wesentlichen Fallgruppen der gefährlichen Ereignisse sind:

Kategorie 1: (Unfälle)

Aufprall, Entgleisung, Personenunfall, Zusammenprall (Bahnübergang), Zusammenstoß.

Kategorie 2:

Anfahrt und Vorbeifahrt am Haltebegriff ohne Zustimmung, Einfahrt in besetzten Gleisabschnitt sowie sonstige gefährliche Ereignisse.

Dem Eisenbahn-Bundesamt wurden jährlich zwischen 8 000 und 9 000 gefährliche Ereignisse gemeldet.

31. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bisher aus den seit 1994 festgestellten gefährlichen Ereignissen in Bezug auf die Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit gezogen?

Die Erkenntnisse aus gefährlichen Ereignissen wurden im Wesentlichen, sofern erforderlich, bei der Fortschreibung der anerkannten Regeln der Technik, insbesondere dem technischen und betrieblichen Regelwerk der Bahnen und den einschlägigen Normen, berücksichtigt.

32. Wie viele regelspurige Eisenbahnen gibt es, die der Eisenbahnaufsicht des Bundes unterliegen?

Die abschließende Zahl der regelspurigen Eisenbahnen, die der Eisenbahnaufsicht des Bundes unterliegen, steht bislang noch nicht fest.

Dem Bund obliegt derzeit die Eisenbahnaufsicht über fünf Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die als Betreiber von Schienenwegen regelspurige Eisenbahnstrecken betreiben. Zudem obliegt ihm die Eisenbahnaufsicht über 24 Eisenbahnverkehrsunternehmen des Bundes.

Seit Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2007 obliegt dem Bund zudem die Eisenbahnaufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen. Die abschließende Festlegung dieser Eisenbahnen erfolgt im Eisenbahnsicherheitsbeirat.

33. Welches sind die wesentlichen Ursachen von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb?

Die wesentlichen Ursachen von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb sind:

– Menschliche Fehlhandlung im Betriebsdienst, Instandhaltung sowie in der Organisation;
– Mängel an Eisenbahnfahrzeugen;
– Mängel an Infrastruktur bei baulichen Anlagen und Sicherungsanlagen sowie
– Witterung/Umwelt.

34. Wie viele schwere Unfälle auf dem Schienennetz der Eisenbahn des Bundes hat es seit 1994 gegeben, und welches sind die wichtigsten Fallgruppen von schweren Unfällen?

Eine konkrete Definition für „schwere Unfälle“ folgt aus der Richtlinie 2004/49/EG.

Nach dieser Definition sind seit 1994 ca. 70 bis 80 Unfälle dieser Kategorie zuzuordnen.

Die wichtigsten Fallgruppen von „Schweren Unfällen“ sind Entgleisungen und Zugkollisionen.

35. Gibt es derzeit eine bestimmte Normvorschrift für die Meldung von schweren Unfällen an die Untersuchungsbehörde?

Die Verpflichtung zur Meldung gefährlicher Ereignisse ist in der Anweisung des Eisenbahn-Bundesamtes „Gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb melden, untersuchen und berichten“ vom 15. November 1999 geregelt.

36. Welche Informationen hält die Bundesregierung generell für die Untersuchung schwerer Unfälle für unverzichtbar?

Die Regelungen der in der Antwort zu Frage 35 genannten Anweisung entsprechen auch weiterhin dem wesentlichen und aktuellen Informationsbedarf.

37. Mit welchen rechtlichen Instrumentarien soll zukünftig die Sicherheitsbehörde nach Ansicht der Bundesregierung sicherstellen, dass Sicherheitsempfehlungen berücksichtigt und umgesetzt werden?

Die Sicherheitsbehörde hat nach § 6 Abs. 3 der künftigen EUV sicherzustellen, dass die an sie gerichteten Sicherheitsempfehlungen der Unfalluntersuchungsstellen beachtet und gegebenenfalls auch umgesetzt werden. Dies kann unter anderem durch Anweisungen auf der Grundlage von § 5a Allgemeines Eisenbahngesetz gegenüber den betroffenen Eisenbahnen erfolgen.

38. Welches sind die wesentlichen inhaltlichen Änderungen, die die Bundesregierung bei Rechtsvorschriften über die Stellung, Bestätigung und Befugnisse von Eisenbahnbetriebsleitern plant im Vergleich zur bisher geltenden Rechtslage?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

39. Sollen die zukünftigen nationalen Rechtsvorschriften über die Interoperabilität im europäischen Eisenbahnsystem auch für Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen gelten, und falls nicht, aus welchen Gründen soll es eine entsprechende Ausnahme geben?

Vom Anwendungsbereich der künftigen TEIV sind die Eisenbahninfrastrukturen von Serviceeinrichtungen sowie Fahrzeuge, die ausschließlich auf diesen Infrastrukturen verkehren, ausgenommen. Dies basiert auf dem originären Geltungsbereich der beiden Interoperabilitätsrichtlinien, der sich auf das transeuropäische Eisenbahnnetz begrenzt.

40. Sind die Begriffsbestimmungen, die zukünftig in einer Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems gelten sollen, vollständig vom europäischen Recht vorgegeben, plant die Bundesregierung Änderungen oder Erweiterungen gegenüber den europäischen Vorgaben, und welche Änderungen ergeben sich bei den zukünftigen Begriffsbestimmungen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage?

Die Begriffsbestimmungen in der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems decken sich weitestgehend mit den entsprechenden des europäischen Rechts. Soweit Abweichungen auftreten, sind diese insbesondere in unbestimmten Begriffen des europäischen Rechts begründet. Zudem wurden die für die Praxis notwendigen Definitionen der „Probefahrten“ und des „Bevollmächtigten“ aufgenommen.

41. Welches sind inhaltlich die grundlegenden Anforderungen, die vom transeuropäischen Eisenbahnsystem, seinen Teilsystemen und den Interoperabilitätskomponenten erfüllt werden müssen?

Die grundlegenden Anforderungen werden erstmalig in Anhang III der Richtlinie 96/48/EG und anschließend mit leichten Änderungen in Anhang III der Richtlinie 2001/16/EG definiert. Sie umfassen die Bereiche der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft, Gesundheit der mit dem Eisenbahnwesen in Berührung kommenden Personen, Umweltschutz und technische Kompatibilität.

42. Aus welcher europäischen Rechtsvorschrift ergeben sich technische Spezifikationen für die Interoperabilität, die unmittelbar ohne Umsetzung in nationales Recht anzuwenden sind?

Es gibt keine europäische Rechtsvorschrift, die dies generell regelt. Aus der Verordnung (EG) Nr. 62/2006 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist jedoch ersichtlich, dass diese Verordnung in jedem Mitgliedstaat unmittelbar gilt und somit ohne Umsetzung in nationales Recht anzuwenden ist.

43. Welche Ausnahmen plant die Bundesregierung bei der Anwendung von technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, und beabsichtigt die Bundesregierung den nach europäischem Recht möglichen Spielraum der Ausnahmen von der Anwendung bestimmter TSI auszuschöpfen?

Ausnahmen von der Anwendung von Technischen Spezifikationen bei einzelnen Vorhaben können nur vom Vorhabenträger beantragt werden. Die Bundesregierung ist bereit, auf Antrag der betreffenden Vorhabenträger bei Vorliegen der in den Artikeln 7 der beiden Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG festgelegten Bedingungen den nach europäischem Recht möglichen Spielraum bei der Genehmigung von Ausnahmen von der Anwendung bestimmter TSI auszuschöpfen.

44. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gefahr, dass durch Ausnahmen in der Anwendung von TSI für die einheitliche Weiterentwicklung der eisenbahntechnischen Systeme in Europa gefährdet wird, und sieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang Potentiale für Marktzutrittsbarrieren?

Einen Bedarf für Ausnahmegenehmigungen sieht die Bundesregierung nur übergangsweise für Konstruktionen, die nicht sofort auf die TSI-Anforderungen ausgerichtet werden können.

Die Gefahr, dass durch Ausnahmen in der Anwendung von TSI die einheitliche Weiterentwicklung der eisenbahntechnischen Systeme in Europa gefährdet werden und in diesem Zusammenhang Potenziale für Marktzutrittsbarrieren erwachsen könnten, stuft die Bundesregierung als gering ein.

45. Welche Änderungen sollen sich nach den Plänen der Bundesregierung zukünftig bei der Genehmigung von Inbetriebnahmen von strukturellen Teilsystemen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage ergeben?

Das Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren für strukturelle Teilsysteme soll künftig in § 6 der TEIV geregelt werden. Die bisherigen Verfahren aus dem konventionellen Bereich und dem Hochgeschwindigkeitsbereich werden ohne Verfahrensänderung nunmehr in einer gemeinsamen Rechtsnorm niedergelegt.

46. Welche Änderungen sollen sich nach den Plänen der Bundesregierung zukünftig für die vereinfachte Inbetriebnahmegenehmigung Fahrzeuge einer zugelassenen Bauart im Vergleich zur bisherigen Rechtslage ergeben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

47. Welche Änderungen plant die Bundesregierung für die Umrüstung und Erneuerung von strukturellen Teilsystemen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage?

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

48. Welche Änderung plant die Bundesregierung für das Inverkehrbringen und Verwenden von Interoperabilitätskomponenten im Vergleich zur bisherigen Rechtslage?

Die Überwachungskompetenzen der Sicherheitsbehörde sollen gestärkt werden, und das Verfahren nach Artikel 12 der Interoperabilitätsrichtlinien soll auf Verordnungsebene eingeführt werden.

49. Welche Unterschiede ergeben sich zukünftig hinsichtlich der Pflichten der Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen und Herstellern von Eisenbahnfahrzeugen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 16, 17, 19 und 20 verwiesen.

50. Werden die „Benannten Stellen" bei der Tätigkeit gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Herstellern von Schienenfahrzeugen hoheitlich tätig, und welche verfahrensrechtlichen Vorschriften sind für die Tätigkeiten „Benannten Stellen" einschlägig?

Benannte Stellen in Deutschland werden bei der Tätigkeit gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Herstellern von Schienenfahrzeugen hoheitlich tätig. Die nationalen verfahrensrechtlichen Vorschriften gelten entsprechend. Zudem findet der Leitfaden für die Umsetzung der nach dem neuen Konzept und dem Gesamtkonzept verfassten Richtlinien der Europäischen Kommission („blue guide") Anwendung.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333